



La Construction Royale de Québec

Pierre-Georges Roy, D. ès L-, M.S.R.C.

Number 11, 1946

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1080170ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1080170ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Éditions La Liberté

ISSN

0575-089X (print)

1920-437X (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Roy, P.-G. (1946). La Construction Royale de Québec. *Les Cahiers des Dix*, (11), 141–190. <https://doi.org/10.7202/1080170ar>

La Construction Royale de Québec

Par PIERRE-GEORGES ROY, D. ès L., M.S.R.C.

L'intendant Talon encouragea de toutes ses forces la construction des navires dans la Nouvelle-France, mais presque tous les navires construits ici avant le milieu du dix-huitième siècle étaient de petit tonnage. Ils servaient plutôt au cabotage entre les différents ports de la colonie. Le premier intendant de la Nouvelle-France à mettre en honneur la construction des vaisseaux de mer fut M. Hocquart. Sir Thomas Chapais n'hésite pas à le proclamer le père de cette industrie au Canada.

Le 25 octobre 1729, à peine deux mois après son arrivée dans la colonie, l'intendant Hocquart écrivait au président du Conseil de Marine :

« Je regarde la construction des bâtiments comme un des objets qui méritent le plus d'attention par rapport à l'augmentation du commerce. J'y exciterai de toute manière les négociants du pays. »

M. Hocquart tint parole et pendant ses vingt années de séjour dans la colonie il ne négligea aucun moyen pour engager les négociants et les amateurs à construire de nouveaux navires. C'est lui qui obtint du gouvernement du Roi une prime pour tout navire de plus de deux cents tonneaux construit à Québec ou dans les autres chantiers du pays.

Mais pour obtenir cette modeste prime, les amateurs étaient obligés de conduire leurs navires en France ou aux Îles d'Amérique, ce qui était pour eux une dépense assez forte et, dans bien des cas, un risque dangereux puisque à cette époque on n'assurait pas les navires construits dans les colonies.

Le 4 octobre 1731, MM. de Beauharnois et Hocquart écrivaient au président du Conseil de Marine :

« Quoique nous ayons répondu à l'article du mémoire du Roi qui regarde la gratification que Sa Majesté accorde à ceux qui feront construire, nous ajouterons après nous en être entretenus avec quelques négociants intelligents que s'il vous plaisait d'accorder cette gratification à ceux seulement qui feraient bâtir des vaisseaux de 200 tonneaux et au-dessus sans les obliger pour l'obtenir de les rendre aux Iles de l'Amérique ou en France, cela les exciterait infailliblement à en construire du port ci-dessus, ce dernier arrangement nous paraîtrait plus convenable que le premier. Vous avez eu agréable de fixer cette gratification à deux vaisseaux de 200 tonneaux, à compter de l'année prochaine. C'est une dépense d'environ 22,000 livres en y ajoutant encore 3,000 livres, nous osons nous flatter que l'année suivante il serait construit cinq navires de 200 tonneaux, à raison de 300 livres de gratification pour chacun. Nous vous supplions, Monseigneur, d'approuver ce projet. »⁽¹⁾

Afin de faire profiter les négociants canadiens de la prime accordée par le gouvernement du Roi à ceux qui construisaient des navires, dès 1732, l'intendant Hocquart commença à transmettre à la cour les noms de ceux qui se risquaient dans ces entreprises assez coûteuses.

Nous voyons qu'en 1732, dix navires furent construits, neuf à Québec et un à Chambly :

Le bateau *l'Union*, de 62 tonneaux, par les sieurs Pinguet et Vaucour et Jacques Bertin.

La goélette *la Saint-Michel*, de 58 tonneaux, par Etienne Trichet.

La barque *la Saint-Charles*, de 40 tonneaux, par Charles Hubert.

Le brigantin *le Saint-François*, de 100 tonneaux, par le sieur Martel de Brouage.

Le bateau *le Saint-Jean*, de 55 tonneaux, par le sieur Mauvide.

Le navire *le Saint-François*, de 100 tonneaux, par le sieur Antoine Lamorille.

(1) Archives du Canada, Correspondance générale.

Le brigantin *le Saint-Pierre*, de 65 tonneaux, par les sieurs Desauniers et Perthuis.

Le bateau *le Marin de Bonretour*, de 90 tonneaux, par le sieur Pétrimoult.

Le brigantin *Lauzable de Chambly*, de 75 tonneaux, par les sieurs Guichard et de Bleury.

Le brigantin *le Saint-Nicolas*, de 86 tonneaux, par le sieur Pinquet de Vaucour et compagnie.

En 1733, dix bâtiments furent également construits dans la colonie. Apparemment, deux constructeurs seulement reçurent la prime promise par le roi. Les autres navires, probablement, n'avaient pas été construits selon les conditions posées. Ces navires avaient noms :

Le bateau *la Catherine*, de 26 tonneaux, par Pierre Beaulieu et le sieur Mondain.

La goélette *la Sainte-Anne*, de 20 tonneaux, par François Boucher.

Le bateau *le Saint-Joachim*, de 15 tonneaux, par René Cartier.

Le bateau *le Bienvenu*, de 28 tonneaux par les sieurs Bonnet et Gaillard.

La goélette *la Marie-Françoise*, de 25 tonneaux, par le sieur Trefflé Rottot.

Le charrois *le Saint-Joseph et Marie*, de 14 tonneaux, par Jean-Baptiste Desjardins.

Le bateau *le Saint-Pierre*, de 16 tonneaux, par Pierre Boissel.

Le bateau *le Saint-Etienne*, de 40 tonneaux, par Etienne Fricchette (Fréchette).

Le brigantin *le Saint-Joseph*, de 90 tonneaux, par le sieur Gilbert.

Le bateau *le Saint-Michel*, de 25 tonneaux, par le sieur Pétrimoult.

Deux de ces navires, *le Saint-Etienne* et *le Saint-Joseph*, obtinrent la prime promise par le roi.

En 1737, le rapport à la cour, signé cette fois par le sieur Varin,

ne donne que les vaisseaux de haute mer construits dans l'année. Ce sont :

La goélette *la Thérèse*, de 96 tonneaux, construite par le sieur Arguin, et le brigantin *le Saint-François*, de 78 tonneaux, construit par le sieur Boucher de Montarville.

En 1739, le rapport de l'intendant Hocquart constate la construction de trois navires :

Le Saint-François, de 20 tonneaux, par Elie Régnier.

L'Alexandre, de 70 tonneaux, par le sieur Magloire.

La Marguerite, de 144 tonneaux, par le sieur Desauniers.

En 1741, l'intendant Hocquart mentionne neuf navires de mer construits dans la colonie au cours de l'année :

Le bateau *le Vigilant*, de 80 tonneaux, construit par les sieurs Lagroix, et destiné à la Martinique.

Le bateau *la Catherine*, de 70 tonneaux, construit par le sieur Cachelièvre pour le cabotage.

La goélette *l'Angélique*, de 50 tonneaux, construite par le sieur Lamorille, destinée à l'île Royale.

La goélette *la Françoise*, de 70 tonneaux, construite par le sieur Monséguir, destinée à l'île Royale.

La goélette *la Marie-Anne*, de 55 tonneaux, construite par le sieur Dupéré, et destinée au cabotage.

Le bateau *le Saint-François*, de 60 tonneaux, construit par le sieur Charles Treigny pour le cabotage.

Le navire *le Saint-Joseph*, de 170 tonneaux, construit par le sieur de Plaine, destiné à la Martinique.

Le bateau *le Saint-François*, de 30 tonneaux, construit par le sieur Landron, destiné à l'île Saint-Jean.

Le navire *l'Heureuse Marie*, de 162 tonneaux, construit par le sieur de Salaberry, et destiné à la Martinique.

LE CHANTIER DE LA RIVIERE SAINT-CHARLES

L'intendant Hocquart constata bientôt que l'initiative privée contribuerait peu à faire prospérer l'industrie de la construction des vaisseaux dans la colonie. Les négociants avaient peu de capitaux à leur disposition et quelques-uns seulement consentaient à risquer leurs fonds dans ces entreprises.

M. Hocquart suggéra aux ministres du roi d'établir un chantier-royal à Québec.

Aussitôt que l'intendant Hocquart fut certain de l'approbation du président du Conseil de Marine pour l'établissement d'un chantier maritime royal à Québec, il se mit à la recherche d'un emplacement favorable à cette fin. Déjà, plusieurs petits navires avaient été construits dans le Cul-de-Sac, mais M. Hocquart préférait un emplacement plus vaste.

Le 30 septembre 1731, M. Hocquart informait le ministre qu'il avait installé le chantier du Roi sur le bord de la rivière Saint-Charles.

« Le lieu le plus propre que j'ai trouvé, disait-il, pour y établir le chantier de la flûte en question (*le Canada*) est à quatre ou cinq arpents du Palais, sur la rivière Saint-Charles, au-delà de l'ermitage de Saint-Roch. Le terrain est solide, il s'y trouve dix-huit à vingt pieds (d'eau) dans les grandes mers ordinaires, qui est un fond suffisant pour construire les plus gros vaisseaux. »⁽²⁾

La colonie manquait d'ouvriers compétents pour la construction des navires de guerre. Les charpentiers canadiens étaient fort habiles dans leur métier, mais la construction navale demande un entraînement qu'ils n'avaient pas eu la chance d'obtenir. Les petits navires construits jusque-là dans les ports canadiens différaient considérablement des navires de mer exigés pour le service du roi. C'est pourquoi, le 1er mai 1729, le président du Conseil de Marine informait M. Hocquart qu'il envoyait dans la colonie M. Levasseur, aide-cons-

(2) Archives du Canada, Correspondance générale.

tructeur, pour diriger la construction de la flûte qui devait être mise en chantier.

M. Levasseur arriva à Québec dans l'été de 1729 avec sa famille.

Le choix fait par le président du Conseil de Marine fut très heureux. M. Levasseur connaissait son métier à fond. De plus, il arrivait ici après s'être débarrassé des préjugés ordinaires de la plupart des Français qu'on envoyait dans la Nouvelle-France pour occuper des charges de confiance. Il se rendait compte qu'il n'était que de passage dans le pays, et qu'il y avait été envoyé pour former des ouvriers qui pourraient ensuite se tirer d'affaire sans le secours des Français de France. D'ailleurs, les instructions du président du Conseil de Marine étaient formelles et dès ses premières lettres au chef de construction il lui déclara que les charpentiers de navires qu'il lui envoyait devaient former les Canadiens à leur métier. Ces charpentiers avaient la liberté de s'établir au pays s'il leur plaisait, mais ils pouvaient retourner en France dès que leur tâche serait terminée, s'ils le préféraient.

En 1733, pour rendre la navigation de la rivière Saint-Charles plus sûre et protéger les abords du chantier du roi contre les coups de vent et de marée, l'intendant Hocquart fit construire une digue à l'aide de cailloux et de roches pris dans le lit même de la rivière. Pendant toute la saison de navigation plus de cinquante journaliers furent employés à ce travail.⁽³⁾

Cette digue de la rivière Saint-Charles était bien primitive, elle n'en protégea pas moins les petits vaisseaux contre le vent de nord-est pendant un bon nombre d'années.

Le chantier de construction de la rivière Saint-Charles était à peine ouvert que les abus commencèrent à s'y introduire. Les charpentiers et ouvriers avaient eu la permission d'emporter chez eux, midi et soir, les menus copeaux des plançons qu'ils découpaient. Mais, bientôt, on ne se contenta pas des copeaux, on coupait les grandes pièces de bois à plaisir pour en faire du bois de chauffage. On comprend que cet abus occasionnait des pertes qui souvent répétées

(3) Ignotus, *B.R.H.*, 1904, p. 179.

finissaient par coûter un prix assez élevé au roi. L'intendant Hocquart tenta de mettre fin à cet abus par son ordonnance du 5 octobre 1740.

« Ne pourront, disait l'ordonnance, les ouvriers employés au dit chantier enlever ni emporter aucuns copeaux qu'à l'heure de midi et le soir, après le son de la cloche.

« Ne seront censés copeaux les rognures des pièces et des bordages quelque petites qu'elles soient, ni même celles faites avec la hache qui pourront servir à faire des coins et des gournables.

« Défendons aux dits ouvriers et journaliers employés au dit chantier de faire ni débiter aucune pièce de bois pour en faire des éclats, pour les confondre ensuite avec les copeaux, à peine de vingt livres d'amende contre les contrevenants et de la prison.

« Faisons pareille défense à tous autres, même aux personnes du sexe et aux enfants du quartier et autres de venir ramasser des copeaux au chantier du Roi pendant les heures de travail, à peine de trois livres d'amende contre ceux qui seront surpris en contravention et les pères et mères seront responsables de la dite amende que les enfants auront encourue.

« Et afin de s'assurer qu'aucun des dits ouvriers n'a abusé de la permission que nous leur donnons par le présent règlement d'enlever les copeaux pour aider à leur chauffage, ordonnons qu'aux heures de débauches ils ne pourront sortir du chantier pour s'en retourner chez eux que par la rue de la Croix. »⁽⁴⁾

Déjà en 1740 les débits de boisson établis près des chantiers ou endroits où l'on travaillait étaient un sujet de plainte pour les patrons. La flûte *le Canada* n'avait pas plutôt été mise en chantier que les charpentiers employés à sa construction fréquentaient les débits de boisson des environs. Aussi, le 2 septembre 1741, l'intendant faisait défense à tous cabaretiers établis dans le voisinage du chantier du Roi de recevoir chez eux les charpentiers et autres employés du chantier soit pour fumer ou sous autre prétexte, pendant les heures de travail,

(4) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*. Cahier 28.

à peine de dix livres d'amende pour la première fois et de prison en cas de récidive.⁽⁵⁾

Le chantier de construction du roi de Québec avait un grand désavantage sur les chantiers des ports de France. Là-bas, hiver comme été, les ouvriers pouvaient travailler à peu près tout le temps, tandis qu'à Québec la saison froide empêchait les ouvriers de travailler en plein air tout le temps et avait une influence désastreuse sur le bois. M. Levasseur expliquait ces désavantages dans sa lettre au président du Conseil de Marine du 10 octobre 1741.

« Les froids extrêmes, disait-il, qu'est obligé d'essuyer un navire couvert de neige pendant les gelées excessives en font beaucoup périliciter le bordage et il eut fallu reborder à neuf la flûte *le Canada* si ce navire eut été obligé à essuyer ce second hiver sans être calfeutré. Je ne répons pas même que, malgré ce soin, il ne souffre encore quelque dommage. Je n'ai pu me dispenser à y mettre quelques pièces occasionnées par les gerces que causent les froids. L'effort que font les bois en ce pays est incompréhensible. Les gelées les font fendre beaucoup plus que le soleil et je crois que la neige ne contribue pas peu à leur pourriture en fondant dans ces gerces et en y séjournant. Il serait donc utile à ce que je crois au service de ne laisser passer les vaisseaux qu'un hiver sur le chantier et de les mettre à l'eau la seconde année, ce qui se pratiquera précisément si Votre Grandeur l'ordonnait pour faire partir ces navires à la fin de l'automne. Nous ne manquerons pas d'ouvriers, en ayant déjà formé plusieurs. On commencerait à les mettre sur le chantier au petit printemps, ce qui ferait deux années de travail, temps suffisant pour les finir. L'économie se trouverait jointe à la durée de l'ouvrage, n'étant pas obligé à la dépense d'ôter de place des pièces déjà mises depuis un an, opération toujours nuisible à la solidité de l'assemblage. »⁽⁶⁾

Le 28 octobre 1741, M. Hocquart écrivait au président du Conseil de Marine : « J'ai eu attention de faire nettoyer dans la belle sai-

(5) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, cahier 29.

(6) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 76.

son le chenal de la Petite Rivière en faisant enlever de grosses roches pour assurer d'autant mieux la route du navire (*le Canada*) jusques dans la rade quand il en sera question. L'opération s'est faite à peu de frais au moyen de deux gabarres du Roi, sur chacune desquelles était frappée une espèce d'épingle de fer à trois petites mobiles autour d'un essieu; la marée montante a fait à elle seule tout l'effort, le poids de quelques-unes de ces roches montait à plus de vingt cinq milliers. Elles pouvaient donner de l'inquiétude. »⁽⁷⁾

Le 15 septembre 1743, M. Hocquart écrivait au président du Conseil de Marine:

« J'eus l'honneur de vous adresser l'année dernière le plan du chantier de construction et de ses environs; je dois, Monseigneur vous rendre compte aujourd'hui des augmentations qui ont été faites cette année, de la nécessité qu'il y a eu de les faire pour la sûreté du service et des avantages que l'on en retirera tant pour la construction présente que pour les constructions à venir.

« Ces augmentations consistent dans deux éperons au prolongement de l'ancien quai suivant le plan et le profil ci-joint qui expliquent les principales mesures et proportions de l'ouvrage. Ce que vous eûtes agréable de nous marquer en commun l'année dernière au sujet d'un lieu à trouver pour l'hivernement des vaisseaux du Roi tant de ceux qui viennent de France que de ceux qui seront construits en Canada m'en a donné la première idée, elle me vint trop tard pour vous en rendre compte avant le départ des derniers vaisseaux; ce premier objet est rempli autant que la situation du pays le peut permettre. Il a été observé que dans les grandes marées du printemps depuis le commencement de mai jusqu'au 12 et 15 juin, la mer monte de seize à dix-sept pieds dans la rivière Saint-Charles, vis-à-vis le chantier de construction; les mers de la Madeleine montent de quatorze à quinze pieds; ainsi nulle difficulté dans les mois de mai, juin et juillet de faire entrer et sortir dans la rivière Saint-Charles des vaisseaux de la force du *Caribou* et de plus gros, la manoeuvre serait plus déli-

(7) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 76.

cate dans les autres mois où la mer ne monte communément que de douze à treize pieds, il y aurait des précautions à prendre pour la faire sûrement soit en allégeant le vaisseau avec des chapelets de futaille ou avec des barques; la cale pratiquée entre les deux éperons est traversée par le milieu de vingt bordages de 25 pieds de longueur de trois pouces d'épaisseur espacés de cinq pieds en cinq pieds sur lesquels est établi un plancher de niveau avec l'eau de la rivière Saint-Charles à basse mer; c'est sur cette cale où un vaisseau hivernerait sans aucun risque.

« Lorsqu'il fut question de lancer *le Canada* à la mer en 1742 tout était disposé le 21 mai. Il y avait assez d'eau, mais le vent de nord-est qui règne communément dans cette saison avec impétuosité ne permit pas de risquer cette manoeuvre. Il aurait été impossible de le conduire en rade et il aurait fallu si on l'eut lancé le laisser sur les vases de la Petite-Rivière et attendre un temps plus favorable; premier inconvénient en ce qu'un navire de cette force portant non seulement sur un terrain à fond inégal mais encore mol et dur par endroit échoue à toute marée pendant au moins quinze jours ne peut manquer de largeur dans ses liaisons de se déformer et par là d'être exposé à un radoub considérable et impraticable.

« Quelque attention que le maître constructeur et les officiers de port puissent avoir à la construction et carène d'un vaisseau sur le chantier, il peut arriver qu'un ou plusieurs trous de cheville ayant été oubliés de boucher ou mal bouchés ou quelques gerces mal calfeutrés, le vaisseau étant à flot vienne à faire de l'eau, dans ce cas il n'y aurait d'autre ressource que de l'échouer, l'on tomberait donc dans les mêmes inconvénients dont je viens d'avoir l'honneur de vous parler.

« Un autre accident plus à craindre, c'est qu'un navire s'arrête après avoir parcouru une partie de son lit. Je rends justice au sieur Levasseur en vous assurant, Monseigneur, de son attention particulière à la préparation du berceau, le cas peut néanmoins se présenter en toute autre disposition que celle du chantier tel qu'il est aujourd'hui.

d'hui, un navire serait en grand danger de se perdre; les deux éperons serviront à établir des cabestants, à allonger des manoeuvres pour y appliquer de chaque côté deux ou trois cents hommes. »

LE CHANTIER DU CUL-DE-SAC

C'est par sa lettre du 5 mai 1745, que le président du Conseil de Marine approuva le projet de l'intendant Hocquart de transporter le chantier de construction de la rivière Saint-Charles dans le Cul-de-Sac.

Mais à cette époque les communications entre la métropole et la colonie étaient peu fréquentes. Le gouverneur et l'intendant recevaient les lettres du ministre au plus deux fois par année. Ce n'est qu'au printemps de 1746 que M. Hocquart put s'occuper du nouveau chantier du Cul-de-Sac.

Dans sa lettre au président du Conseil de Marine du 11 novembre 1746, M. Levasseur lui parlait du travail fait par lui pour l'installation du chantier du Cul-de-Sac.

« J'ai veillé avec soin, écrivait-il, à la construction des nouveaux quais du Cul-de-sac de la basse ville, tant aux calles qu'à l'assemblage des pièces qui en forment les faces et les talus et aux corps morts qui les assujettissent (la goutte de M. de Lery ne lui permettant pas d'entrer dans les vases). M. Hocquart a paru extrêmement content de ce qui est fait et j'espère le mettre en sa perfection l'année qui vient, le plus difficile étant fait. J'ai fondé cinq rangs de pièces doubles dont j'ai imaginé la liaison et les corps morts qui les rendent solides.

« Les fondements et le remplissage des calles en terre et en pierre sont faits à la hauteur du quai, ainsi dès le printemps on sera en état d'y travailler étant hors des eaux qui sont hautes dans cette saison. »⁽⁸⁾

Mais certains emplacements avaient été concédés dans la partie ouest du Cul-de-Sac et pour donner au nouveau chantier du Roi tout

(8) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 86.

l'espace voulu, MM. de Beauharnois et Hocquart achetèrent pour le compte du roi, au printemps de 1747, les emplacements et maisons de Louis Palin dit Dabonville, Jean Moran, Bernard Gendron, Jean Mailloux, Jean Bertin dit Laronde, Michel Jourdain, Denis Constantin, la veuve Pierre Haymard, Louis Pâquet, Jean Amiot, Louis Boissy dit la Grillade, et les héritiers du sieur Duroy. La plupart de ces maisons n'étaient que des masures, mais alors comme aujourd'hui quand il s'agissait de vendre au Roi on demandait de beaux prix. Les pourparlers entre l'intendant et les différents propriétaires furent longs et personne à la fin ne fut satisfait.⁽⁹⁾

Le 13 mars 1747, le président du Conseil de Marine écrivait à M. Levasseur :

« M. Hocquart m'a informé de l'état où se trouvait le nouveau chantier de la basse-ville, et comme il ne paraît pas douteux qu'il ne puisse être fini de bonne heure cette année, j'ai pris le parti de faire passer le vaisseau *le Rubis* dans la colonie pour y être refondu. M. Hocquart vous expliquera les arrangements qu'il y a à prendre sur cela. Il ne m'a pas laissé ignorer au reste les soins que vous vous êtes donnés pour l'établissement de ce nouveau chantier et j'en ai été satisfait. »⁽¹⁰⁾

Le 10 octobre 1747, M. Levasseur écrivait au président du Conseil de Marine :

« Quoiqu'il parut très facile de finir cet automne le nouveau chantier de la basse-ville, les autres travaux qui lui ont été préférés ont pensé m'empêcher de le mettre à l'abri des glaces. Les devis que j'ai fait paraître pour cet ouvrage et les soins récidivés que j'ai pris d'en représenter continuellement l'utilité, joints à la perte totale de tout ce qui est fait si on l'abandonnait à déterminer ces Messieurs à me laisser à peine assez de monde pour l'élever bien doucement; il sera cependant à l'abri des refoulements de la rivière quoiqu'il ne puisse être entièrement fini, et je le mettrai en état de recevoir l'été

(9) *Edits et Ordonnances*, vol. II, p. 380.

(10) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 85.

prochain le navire de soixante canons qui ne put être lancé au printemps qu'en cas que ce remplacement put arriver ici au commencement de mai. Le moins que les navires peuvent être sur le chantier, surtout en ce pays, n'étant que le meilleur, ce temps faisant toujours partie de leur durée. »⁽¹¹⁾

Le 23 février 1748, le président du Conseil de Marine écrivait à M. Levasseur :

« M. Bigot vous demandera le plan d'un troisième vaisseau qu'il serait à souhaiter de pouvoir porter à soixante-dix canons et je dois juger qu'il n'y aura rien qui l'empêche. De la façon que vous me marquez que ce nouveau chantier se trouve disposé, il est aisé de juger qu'il n'aurait pas été possible d'y radoubler le vaisseau *le Rubis*, mais lorsqu'à la paix on pourra faire de nouvelles dépenses, il faudra voir quels arrangements il y aura à prendre pour pouvoir faire des radoubs de toutes sortes dans la colonie. »⁽¹²⁾

Le Cul-de-Sac où on avait établi le nouveau chantier de construction n'était pas une anse de grandes dimensions. Plus de la moitié du Cul-de-Sac était réservée aux navires qui chargeaient ou déchargeaient leurs cargaisons. Les caboteurs y prenaient aussi un espace important. MM. de la Galissonnière et Bigot, prévoyant que tôt ou tard il faudrait agrandir le chantier du Roi, décidèrent de réserver pour le Roi les terrains qui s'étendaient de l'ouest du Cul-de-Sac à l'Anse des Mers.

Par leur ordonnance du 26 novembre 1748, ils défendirent à toutes personnes de bâtir ou faire bâtir aucune maison, soit en pierre ou en bois, dans l'étendue de terrain qui se trouvait le long du fleuve depuis le quai du Cul-de-Sac en remontant jusqu'à l'Anse des Mers. Les propriétaires des maisons situées en cet endroit, par cette même ordonnance, avaient même la défense de les relever si elles tombaient en ruine ni d'y faire aucune augmentation, à peine contre les contre-

(11) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 89.

(12) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 87.

venants de la démolition des maisons qu'ils auraient bâties ou commencé de bâtir ou rétablir et en outre de cent livres d'amende.⁽¹³⁾

Cette précaution de MM. de la Galissonnière et Bigot parut dans le temps un peu superflue, puisque le chantier du Roi disparut quelques années plus tard. Toutefois, sous le régime anglais, on constata qu'ils avaient agi sagement puisque les restrictions qu'ils avaient imposées à la construction à l'ouest du quai du Cul-de-Sac permirent l'établissement de trois ou quatre chantiers de construction, à partir du Cul-de-Sac jusqu'à l'Anse des Mers. Ces chantiers employèrent quelques centaines d'ouvriers pendant plusieurs années.

Dans un Mémoire anonyme, mais qu'on attribue à M. Querdisien Tremais, envoyé ici en 17.... en qualité de on trouve les considérations qui semblent justes sur le chantier d.....

« Il y a une Construction Royale établie à Québec; le roi y entretient un constructeur en chef et tous les ouvriers nécessaires, mais cette construction est aujourd'hui décriée et l'on dit que le roi va la faire cesser pour les raisons suivantes :

« En premier lieu, on prétend que les vaisseaux bâtis à Québec coûtent beaucoup plus que ceux bâtis dans les ports de France; mais on ajoute pas que ce n'est qu'en apparence, attendu qu'il passe sur le compte de la construction beaucoup de dépenses qui n'y ont aucun rapport.

« En second lieu, que ces vaisseaux jusqu'à présent ont été de très peu de durée, d'où l'on conclut que les bois du Canada ne valent rien.

« Pour juger sainement de la qualité de ces bois, il faut entrer dans le détail de ce qui en regarde la coupe, le transport à Québec, et l'emploi à la Construction.

« Premièrement, les bois du Canada sont extrêmement droits; ce n'est qu'avec beaucoup de peine qu'on trouve dans leurs racines des bois tords propres à la construction.

« Deuxièmement, jusqu'à présent on a exploité que les che-

(13) *Ordonnances des Intendants*, vol. 36, fol. 16 v.

nières les plus voisines des rivières et conséquemment situées dans les lieux bas à cause de la facilité du transport.

« Troisièmement les bois sont coupés en hiver, on les traîne sur la neige jusqu'au bord des rivières et des lacs; lorsque la fonte des neiges et des glaces a rendu la navigation libre, on les met en radeaux pour les descendre à Québec où ils restent longtemps dans l'eau avant d'être tirés à terre et où ils en contractent une mousse qui les échauffe; encore imbibés d'eau, ils sont exposés dans un sentier à toute l'ardeur du soleil de l'été; l'hiver qui succède les couvre une seconde fois de neige que le printemps fait fondre, et ainsi successivement jusqu'à ce qu'ils soient employés; enfin, ils restent deux ans sur les sentiers où de nouveau ils essuient deux fois l'extrémité du froid et du chaud qu'on sent dans ce climat.

« Voilà les causes du peu de durée de ces vaisseaux.

« Si on coupait les bois sur les hauteurs; s'ils étaient transportés à Québec dans des barques; si on les garantissait des injures du temps dans des hangars et si les vaisseaux ne restaient qu'une année sur les chantiers, il est évident qu'ils dureraient plus longtemps. Dans la démolition de ceux qui ont été condamnés en France, on a reconnu que les bordages s'étaient bien conservés et qu'ils étaient aussi bons que ceux qu'on tire de Suède, mais que les membres en étaient pourris.

« Est-il étonnant que les bois tords pris à la racine d'arbres qui avaient le pied dans l'eau, qu'on n'a pas eu attention de faire sécher, s'échauffent quand ils se trouvent enfermés entre deux bordages.

« Je ne vois donc pas que les raisons alléguées contre les vaisseaux de Québec soient suffisantes pour en faire cesser la construction. Je dis plus, que de toutes les dépenses que le roi fait en Canada celle de la construction me paraît presque la plus nécessaire, et celle qui peut devenir la plus utile. Tout esprit non prévenu sera forcé de convenir qu'on y fera construire des vaisseaux avec plus d'économie que dans les ports de France toutes les fois qu'on ne confondra pas d'autres dépenses avec celle de la construction. D'ailleurs, il est important qu'il y ait à Québec un certain nombre de charpentiers et de

calfat; il en manque aujourd'hui malgré ceux que le roi entretient; et lorsque les particuliers en ont besoin au printemps, ils n'en trouvent point: un calfat se paie six francs pour une marée. J'avoue qu'alors tous les travaux de cette espèce sont pressés; mais ordinairement un charpentier gagne trois à quatre francs par jour avec les particuliers. Indépendamment de l'intérêt des particuliers, les vaisseaux qui viennent à Québec ont quelquefois besoin d'un radoub et dans le nombre des navires marchands il y en a toujours quelqu'un qu'il est nécessaire de radouber par des accidents arrivés dans la traversée. Si le roi faisait cesser la construction de ces vaisseaux, tous les ouvriers qui y sont employés seraient forcés d'aller chercher du travail ailleurs.

« Enfin, on a besoin en Canada de petits bâtiments pour les postes de la pêche, pour le commerce de Québec à Montréal, pour le cabotage de la rivière, pour la traite à Gaspé et à Louisbourg, et cette partie de la construction est si fort négligée ici que les Anglais de ce continent fournissent une partie des bâtiments pour la navigation dans l'intérieur de notre colonie. Ce n'est pas que leurs bois soient meilleurs ou leurs bâtiments mieux construits que les nôtres, mais ils les donnent à meilleur marché. Aussi, voyons-nous dans toutes nos places maritimes des navires marchands construits dans la Nouvelle-Angleterre.

« Loin donc de prendre le parti d'abandonner la construction Royale, parti préjudiciaire à la colonie, et j'ose dire à l'Etat, il serait nécessaire non seulement que le roi continuât à faire construire des vaisseaux en Canada, mais encore qu'il y encourageât des entrepreneurs pour la construction de bâtiments marchands. La gratification de vingt francs par tonneau accordée aux particuliers qui feraient passer en France des bâtiments construits en Canada, ne suffirait pas aujourd'hui pour les engager à faire à cet égard des entreprises d'une certaine considération; la main-d'oeuvre est hors de prix et les entrepreneurs seraient forcés de faire venir de France les voiles, cordages et autres agrès.

« Il faudrait indépendamment de la gratification que le roi fit passer à Québec une partie de ces agrès, et qu'il les donnât aux entre-

preneurs à un prix raisonnable, il faudrait en outre qu'il leur procurât par les bâtiments qu'ils enverraient en France, et il leur procurerait en ordonnant qu'on reçut dans ses ports les planches, bordages, mer-rains, plançons de chêne, mâtures et autres articles de cette espèce, dont ces bâtiments seraient chargés au même prix qu'il les paie aux fournisseurs qui tirent tous ces articles de l'étranger; en prenant ces mesures, le Canada fournirait les bâtiments nécessaires pour le commerce intérieur de la colonie, dispenserait la France d'avoir recours aux Anglais pour les navires qui manquent à son commerce en Europe, et que les Anglais construisent dans le même continent où nous avons de si vastes possessions; les mâtures du Canada estimées autant que celles que nous tirons du Nord à grands frais ne seraient pas pour nous en pure perte; si l'exploitation devenant considérable faciliterait la culture des terres, en désertant les cantons qui peut-être ne le seront jamais; enfin, cette construction établie sur le pied où on le propose coûterait sans doute au roi; mais cette dépense sagement économisée ferait partie de celle que nous avons dit être nécessaire pour la balance du commerce de cette colonie avec la France ».

Le président du Conseil de Marine ne tarda pas à se rendre compte que la construction des navires du Roi au Canada était d'un prix excessif. Dès le 14 juin 1754, il écrivait à l'intendant Bigot :

« Les dispositions de Sa Majesté sont toujours les mêmes à l'égard des constructions au Canada. On verra quel sera le succès de celle des deux frégates qui doivent y être faites, et pour les qualités des bois et pour les dépenses.

« Mais un objet sur lequel Sa Majesté est décidée, c'est de tirer, s'il est possible, parti des bois du Canada pour les constructions dans les ports de France. L'art des mâtures est particulièrement intéressant à tous égards. Il serait bien à désirer qu'on put en faire usage. Ce serait une ressource précieuse pour la marine. Mais cela demande bien des précautions tant pour constater ce que la colonie en peut fournir que pour s'assurer de leurs qualités, des moyens de les transporter en France, et des prix auxquels elles pourraient y être vendues. Ce sont

des détails sur lesquels vous devez être plus en état que personne de donner de bons éclaircissements, et je serai bien aise qu'à votre arrivée ici vous puissiez me proposer quelque arrangement.

« Il faut qu'en attendant vous preniez tous ceux qui vous paraîtront convenables pour diminuer la dépense des deux frégates qui doivent être construites, car il n'est pas possible qu'il n'y ait eu des abus dans les dépenses des constructions faites jusqu'à présent. Quoiqu'il y ait beaucoup de réserve de la part du sieur Levasseur dans ses réponses aux questions que je lui ai faites sur ces constructions, il ne m'a pas été difficile de juger qu'elles ont occasionné beaucoup de frais qu'on aurait pu épargner. Je ne sais d'abord s'il y a beaucoup de règle pour le travail des ouvriers. Il m'était déjà revenu qu'on y employait de mauvais, et que les bons étaient souvent occupés à des constructions particulières, et, sur cet article le sieur Levasseur m'a répondu qu'il n'était pas consulté sur le choix de ceux qu'on appliquait aux travaux du Roi, ni de ceux qu'on en tirait. J'avais également été informé que sur les bois fournis pour les constructions du Roi on en cédait à des particuliers sans observer les besoins qu'on pouvait avoir pour ces constructions, où souvent les besoins étaient fort onéreux, et à cet égard le sieur Levasseur m'a encore répondu qu'il n'était pas consulté. Ayez agréable de vérifier tous ces objets et d'y mettre l'ordre et la règle. Je veux bien qu'on facilite les constructions particulières, mais ce ne doit pas être aux dépens du Roi. »⁽¹⁴⁾

On a là la raison de la fermeture du chantier du Roi quelques années plus tard. Aussitôt le triste Bigot installé comme intendant de la Nouvelle-France, le favoritisme, les vols, les malpropretés de tout genre se glissèrent dans chacune des branches de l'administration, au chantier du Roi comme ailleurs. M. Levasseur, qui était un honnête homme, ne pouvait rien pour empêcher ces abus. Sous les ordres immédiats de l'intendant, il n'avait aucun contrôle sur les dépenses. Quand il avait besoin d'un ouvrier, d'une fourniture quelconque, il les

(14) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 99.

demandait à l'intendant et c'est celui-ci qui achetait et fixait les prix. Aussi, quand vint l'invasion de la colonie par les Anglais, les travaux du chantier du Roi furent arrêtés, mais il y avait déjà un an ou deux que le président du Conseil de Marine avait décidé d'arrêter la construction des vaisseaux de guerre dans la Nouvelle-France. Il n'avait pas tort puisque malgré la proximité des forêts, un navire construit à Québec coûtait plus cher que ceux qu'on terminait dans les chantiers de France.

LA FLUTE LE CANADA

La flûte *le Canada* fut mise en chantier dès 1739 dans la rivière Saint-Charles.

Le 22 septembre 1739, M. Levasseur écrivait au président du Conseil de Marine: « Je n'ai pu destiner jusques à présent que peu de charpentiers pour travailler à la construction de la flûte, outre qu'il n'est pas possible d'en employer un grand nombre dans les commencements, tous les ouvriers de cette profession ont été occupés l'automne à finir les hauts des deux navires marchands qui ont été construits et aux radoubs de plusieurs autres; si je les avais fait commander, ces navires n'auraient pu sortir. »

M. Levasseur informait dans la même lettre le président du Conseil de Marine qu'il avait fait faire le recensement des charpentiers établis à Québec, et qu'on en avait trouvé une cinquantaine dont vingt au moins étaient fort bons.

M. Levasseur ajoutait: « La construction ordonnée pourrait être finie dans l'année 1741 si tous ces ouvriers étaient employés pour le service, mais je ne crois pas que votre intention immédiate en ordonnant la construction d'un vaisseau pour le compte du Roi d'interrompre considérablement les travaux et les entreprises des négociants; les sieurs Dugard, de Rouen, Sombrun, commissionnaire du sieur Lapointe, négociant à La Rochelle, Philibert et Desauniers, marchands de Québec, sont ceux de ma connaissance qui ont projeté la construc-

tion de quatre bâtiments d'un port assez considérable; ils ont même déjà pris quelques mesures sur l'assurance que je leur ai donnée que je leur laisserais quelques charpentiers, mais je les ai prévenus qu'ils devaient former des ouvriers. Ils comptent le faire. Il conviendra aussi d'en former au service du Roi. J'espère qu'il sera aisé d'y parvenir, les Canadiens étant la plupart gens de hache; en attendant, je crois que vous trouverez à propos, Monseigneur, d'envoyer l'année prochaine par le vaisseau du Roi, douze jeunes charpentiers choisis et deux bons perceurs qui aient travaillé dans les arsenaux. J'estime qu'il ne sera pas difficile de trouver ce nombre à Rochefort. Il est à souhaiter qu'ils soient garçons, et de bonne volonté; on pourrait les engager pour trois ans à raison de 300 à 400 livres par an. Je suis persuadé qu'ils ne seraient pas longtemps sans s'établir dans le pays; avec ce secours je ne peux même répondre absolument que la construction de la flûte puisse être finie en 1741. Ce n'est que par l'état où se trouvera ce bâtiment l'année prochaine, dans cette saison, que je donnerai une parfaite assurance. »⁽¹⁵⁾

M. Levasseur était, dans le fond, bien convaincu que *le Canada* ne serait pas terminée en 1741, ce qui ne l'empêchait pas de demander d'envoyer à Québec le plus tôt possible le futur maître d'équipage de *le Canada*, qui, disait-il, servira utilement lorsqu'il s'agira de mettre la flûte à l'eau.

MM. de Beauharnois et Hocquart, très favorables aux Canadiens, proposaient au président du Conseil de Marine par leur lettre du 9 octobre 1739, de donner le commandement de la flûte en construction au sieur Testu de la Richardière, capitaine de port de Québec. « Nous prenons la liberté, disait-il, de vous proposer pour le commandement de la flûte en construction le sieur la Richardière, capitaine de port; vous connaissez, Monseigneur, ses talents et son expérience à la mer. Il sera en état de la conduire à Rochefort et à toutes autres destinations, si vous l'agréez. Nous vous supplions de nous le faire savoir l'année prochaine afin que le dit sieur la Richardière puisse s'arran-

(15) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 71.

ger pour cela, nous pourrions recevoir vos ordres trop tard en 1741. »⁽¹⁶⁾

Mais le ministre avait ses propres protégés de la vieille France à satisfaire et il répondit évasivement à la proposition de MM. de Beauharnois et Hocquart.

La mâture de la flûte *le Canada* fut prise dans les environs de Boucherville de même que les bordages en pin rouge. C'est M. Boucher de La Bruère, gentilhomme établi à Boucherville, qui fut chargé du choix et de l'achat de ce bois. M. Hocquart avait grande confiance en lui.⁽¹⁷⁾ M. Levasseur, tout de même, dut se rendre sur les lieux pour choisir les bois de chêne et d'orme qui devaient entrer dans la construction de *le Canada*.⁽¹⁸⁾

La lettre de MM. de Beauharnois et Hocquart au président du Conseil de Marine du 16 octobre 1739 laisse entendre que la flûte *le Canada* n'était pas encore en chantier. Les charpentiers y travaillaient déjà depuis le printemps. MM. de Beauharnois et Hocquart disaient : « Nous avons l'honneur de vous adresser le plan que le sieur Levasseur, maître constructeur, a dressé d'une flûte du port de 700 tonneaux que Sa Majesté paraît être dans le dessein de faire construire s'il se trouve facilement des bois d'un assez fort échantillon pour cela; le sieur Levasseur a donné à ce navire les proportions de *l'Apollon* pour la longueur, la largeur et le creux, mais les fonds seront plus gras, il en tirera moins d'eau et sera d'un plus grand port.

« Il se trouvera facilement à Boucherville, à Chambly et autres endroits qui ont été visités des bois propres pour la construction de ce nouveau navire; ceux qui ont été exploités auraient même pour la plupart convenus si les pièces principales comme les baux et barres d'arcasses avaient eu plus de longueur; la nouvelle flûte projetée ne demande qu'onze pouces d'échantillon, toutes les autres pièces avaient au moins cette épaisseur qu'on est obligé de diminuer aujourd'hui.

(16) Archives du Canada, Correspondance générale.

(17) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 71.

(18) Archives de la province de Québec.

« M. Hocquart a fait partir le 10 de ce mois le maître charpentier de ce port avec 25 ouvriers pour exploiter le restant des bordages et la mâture nécessaires pour la construction présente, et il lui a été recommandé dans le cours de l'exploitation de faire travailler les belles pièces de gabari qui se rencontreront pour servir au remplacement de celles qui pourront manquer pour la flûte en construction, du moins elles serviront pour la seconde flûte, d'autant que vous nous avez marqué, Monseigneur, dans le mémoire du Roi que M. Hocquart pouvait s'assurer de la fourniture des bois nécessaires pour la construction de ce second bâtiment; il l'aurait fait sans le petit nombre d'ouvriers que nous avons à Québec.

« Le maître charpentier doit encore exploiter aux environs de Boucherville 30 pièces d'orme d'une belle tournure; si ce bois pouvait servir dans les fonds des vaisseaux la construction serait inépuisable en Canada; on assure que ce bois est incorruptible dans l'eau, nous en ferons l'essai, Monseigneur, si vous le permettez.

« La plus grande partie des chênes de la montagne de Boucherville . . . sont d'une espèce de chêne qu'on appelle gris ou bâtard dont le bois est très liant et pliant, il conviendra pour les bordages, plusieurs charpentiers qui en ont employé assurent qu'il est même de plus de durée que le chêne blanc pour les membres des vaisseaux, nous avons à cette occasion fait visiter un bâtiment de construction anglaise qui se perdit l'année dernière aux environs de Québec; il fut bâti entièrement de chêne gris il y a dix-huit ans, les membres et les bordages se sont trouvés aussi sains que s'ils venaient d'être employés.

« La flûte dont nous vous adressons le plan pourra porter 46 canons si on l'arme en guerre ». ⁽¹⁹⁾

Le 11 octobre 1740, M. Levasseur écrivait au président du Conseil de Marine que la peur de déranger les marchands dans la construction des vaisseaux commencés avait engagé l'intendant Hocquart à ne terminer la flûte *le Canada* qu'en 1742. « Je n'ai pas quitté le chan-

(19) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 74.

tier de tout l'hiver, disait-il, et quelque excessifs qu'aient été les froids je les ai supportés sans en branler et je ne l'ai abandonné que faute de bois et pour aller en faire exploiter dans les forêts. »⁽²⁰⁾

Les cabaretiers du quartier du Palais et des environs du chantier du Roi n'avaient pas tardé à attirer les ouvriers employés à la construction de *le Canada* et à leur faire perdre leur temps et leur efficacité de travail. Le 2 septembre 1741, l'intendant Hocquart faisait défense aux cabaretiers en faute de recevoir chez eux les charpentiers et autres ouvriers employés au chantier du Roi à peine de dix livres d'amende pour la première offense et de prison en cas de récidive.⁽²¹⁾

Le 10 octobre 1741, M. Levasseur donnait de nouveaux renseignements au président du Conseil de Marine sur *le Canada*: « La flûte *le Canada* est en partie finie, disait-il, il n'y a plus que ses ponts à calfeutrer; il reste à lui faire sa dunette, vaigrer une partie sous les gailards, mettre ses sciullets des sabords de la deuxième batterie, faire ses bouteilles, son éperon, toute sa menuiserie et sa mâture. Je compte le lancer à l'eau dans les grandes mers de mai. »⁽²²⁾

De son côté, M. Hocquart écrivait au président du Conseil de Marine le 28 octobre 1741: « Le travail (à *le Canada*) a été poussé vivement depuis le mois d'août. Il était de conséquence de mettre ce navire à l'abri des rigueurs de la saison où nous entrons. L'oeuvre monte et les ponts sont calfeutrés, les écoutilles couvertes de prélaris, il reste à faire les aménagements de fonds de calle, deux guirlandes à poser, l'éperon à faire, les porte-aubans, la dunette, le gouvernail, avec les ferrures, serrer les mantelets de sabord, tous les ouvrages de menuiserie à la poupe, la mâture, les couettes et autres pièces du lit, la chaloupe et le canot. J'espère que rien n'y manquera et j'y donnerai tous mes soins. »⁽²³⁾

En attendant l'arrivée de l'équipage français qui devait s'em-

(20) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 74.

(21) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 29.

(22) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 76.

(23) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 76.

barquer sur *le Canada*, un équipage canadien fut chargé du soin de la flûte, sous le commandement du sieur Maufils. La ration qu'on devait distribuer à chaque membre de l'équipage temporaire consistait en une livre et demie de pain, trois quarts d'une pinte de vin, quarante onces de lard cru pour un plat de sept hommes ou une demi-livre de boeuf pour chaque homme, quatre onces de pois. Outre cette ration, on devait donner aux officiers mariniers et autres une demi-ration en vin par jour, et une demi-ration en lard ou un quart de livre de boeuf et une once de beurre.⁽²⁴⁾

La flûte *le Canada* fut lancée le 4 juin 1742. Elle était prête à être mise à l'eau dès le 19 mai, mais les vents contraires firent retarder l'opération. Tout se fit heureusement et le navire fut conduit dans la rade de Québec.

Le gouvernement du Roi avait dépensé 217,707 livres pour la construction et l'armement de *le Canada*, mais il faut ajouter que sur cette somme étaient compris l'installation du chantier dans la rivière Saint-Charles et les voyages que M. Levasseur avait dû faire dans la région de Montréal pour se procurer le bois nécessaire.⁽²⁵⁾

L'équipage français composé de 80 hommes arriva à Québec le 17 juin et s'embarqua immédiatement sur *le Canada* dont le commandement, du moins pour son premier voyage, avait été donné à un Canadien, Charles-René Le Gardeur de Beauvais.

On avait d'abord destiné *le Canada* à se rendre à l'île Royale puis de là à la Martinique et à Saint-Domingue. A cause de la disette de vivres, son commandant, M. de Beauvais, reçut ordre de la conduire directement à Rochefort.⁽²⁶⁾

Le président du Conseil de Marine fut fort satisfait de *le Canada* et il voulut en informer lui-même M. Levasseur. Il lui écrivait le 11 avril 1743: « La flûte *le Canada* est arrivée heureusement à Rochefort où elle a été trouvée bien construite, et suivant ce que le sieur de

(24) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 30.

(25) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 78.

(26) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 30.

Beauvais, qui l'a commandée, m'a marqué de ses qualités elle se comporte bien à la mer. Le Roi à qui j'ai rendu compte du succès de cette construction ainsi que des témoignages que M. Hocquart m'a rendus sur votre compte a bien voulu vous accorder le grade de maître constructeur. »

M. Levasseur reçut en outre une gratification de 300 livres.⁽²⁷⁾

Que devint le premier navire de guerre construit au Canada? D'après M. Régis Roy, la flûte *le Canada* finit par tomber aux mains des Anglais.

Le 23 octobre 1794, dit M. Roy, le contre-amiral Niely commandait une escadre de six vaisseaux, trois frégates et une corvette, partant de Brest pour croiser à l'entrée de la Manche. Le 6 novembre, à trois heures du matin, il rencontra à l'ouest d'Ouessant, les vaisseaux *Alexander* (contre-amiral Bligh) et *le Canada* (capitaine Powell-Hamilton) qui retournaient en Angleterre. Bligh fut battu, mais *le Canada*, chassé par trois vaisseaux français, réussit à s'échapper. Le 21 mars 1798, *la Charente* (capitaine Bruillac) mit à la voile de l'île d'Aix pour se rendre à Cayenne; *le Canada* (74 canons) croisait dans ces parages et l'attaqua; dans l'ardeur du combat le navire qui portait notre nom s'échoua dans le chenal de Graves, près la Gironde; et l'amiral Warren eut grand'peine à le renflouer. Le 21 octobre, la même année, *le Canada* faisait partie de l'escadre de sir John Borlace Warren, qui battit l'escadre de l'amiral Bompard sur les côtes de l'Irlande. Enfin, en 1799, le capitaine, l'honorable Michael de Courcy — un Anglais au nom français — commandait *le Canada*.

Le navire *le Canada*, mentionné ici par M. Régis Roy, est-il bien la flûte *le Canada*, construite à Québec de 1739 à 1742? Nous en doutons un peu.

LA FLUTE LE CARIBOU

La flûte *le Canada* était à peine commencée dans le chantier de

(27) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 76-I.

la rivière Saint-Charles que le gouvernement du Roi décidait d'en construire une autre au même endroit. En effet, le 14 mai 1740, le président du Conseil de Marine informait MM. de Beauharnois et Hocquart qu'une autre flûte de 700 tonneaux serait commencée à Québec, au chantier de la rivière Saint-Charles, aussitôt que *le Canada* aurait été lancé.

Le plan de cette nouvelle flûte avait été préparé par M. Levasseur.⁽²⁸⁾

Le 11 octobre 1740, M. Levasseur écrivait au président du Conseil de Marine: « La seconde flûte dont Votre Grandeur a bien voulu approuver le plan et qu'elle a renvoyé pour l'exécuter sera totalement construite de chêne de la première espèce. Le convoi de charpentiers est parti pour n'en exploiter que de cette qualité sur les gabaris que j'en ai donnés. »⁽²⁹⁾

Un an plus tard, le 10 octobre 1741, M. Levasseur écrivait encore: « Je mettrai sur le chantier le second vaisseau aussitôt que *le Canada* sera lancé, afin de profiter de la belle saison pour monter, accorer et remplir les coupes du navire, ce qui ne pourra être fait solidement sans cette précaution, les gelées dérangeant tous les accords qui n'ont pas eu le temps à être assujettis avant les froids. »⁽³⁰⁾

Quelques jours plus tard, le 28 octobre 1741, M. Levasseur écrivait: « La nouvelle flûte sera mise sur le même chantier que la flûte *le Canada*, en avançant de dix pieds le batardeau pour trouver la place des deux pièces. »⁽³¹⁾

Le 17 avril 1742, le président du Conseil de Marine écrit de nouveau à M. Levasseur qu'il est satisfait de son travail. Le ministre approuve aussi de construire en deux ans une flûte de 700 tonneaux. Cette flûte terminée, il fera construire en épinette une frégate de 25 canons.

(28) Archives du Canada, Correspondance générale.

(29) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 74.

(30) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 76.

(31) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 76.

Le 25 août 1742, M. Levasseur informait le président du Conseil de Marine que la construction de la seconde flûte, *le Caribou*, était commencée: « J'ai monté la carcasse du vaisseau *le Caribou* et je compte informer Votre Grandeur par le vaisseau *le Rubis* que ce premier sera en lisses. Je vois par la façon dont nous allons que je viendrai à bout de le finir en deux ans, s'il n'arrive aucun inconvénient. »⁽³²⁾

Le 30 septembre 1742, M. Levasseur écrivait au président du Conseil de Marine: « Je continue avec le même zèle et la même activité à presser le vaisseau *le Caribou*, il sera prêt, à ce que j'espère, à passer en France en 1744, il est lissé, l'on remplit l'entredeux des coupes et je compte plier les serresbanquières du premier pont avant les premiers froids pour en venir à bout avec plus de facilité.

D'une lettre de M. Levasseur au président du Conseil de Marine du 30 octobre 1742, nous détachons les lignes suivantes: « J'ai remis à M. Hocquart le dessin des contours, de la poupe, de l'éperon et des bouteilles du vaisseau *le Caribou*, simplement tracés au crayon, afin que si Votre Grandeur le juge à propos, elle y fasse ajouter la sculpture qu'elle y croira convenable; nous aurions besoin au moins du dessin de la figure. Les caribous de ce pays sont faits à peu près comme les daims de France. Ils ont le bois plat de même, ainsi il sera aisé au dessinateur d'imaginer cette figure. C'est moi qui ai dessiné et fait exécuter celle du *Canada*, mais je crains de manquer de temps et de capacité pour ce second navire. Il sera mieux décoré par la main des maîtres et j'en ferai suivre exactement les dessins.

« Je presse tant que je puis la construction de ce navire, il est actuellement boisé aux allonges de revers et des écubiers près. J'espère avoir le temps de plier les serresbanquières du premier pont avant les froids, ce qui me donnera de l'avance et le temps de pouvoir finir les deux ponts pendant tout l'hiver.

« La flûte *le Canada* n'était pas si avancée après les travaux du

(32) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 78-I.

premier hiver que nous le sommes déjà à présent. Je tâche de prévoir tous les inconvénients qui pourraient m'arrêter et si M. Hocquart ne me laisse pas manquer d'ouvriers j'aurai tout le temps qu'il me faudra pour que ce vaisseau soit achevé la deuxième année. »⁽³³⁾

Pour construire *le Caribou*, les bois de chêne et de pin devaient être de première qualité. Ceux qui expédiaient ces bois à Québec envoyaient des qualités inférieures que M. Levasseur était obligé de mettre de côté. Pour permettre au maître constructeur de choisir lui-même les bois dont il avait besoin, l'intendant Hocquart lui donna instruction, le 20 février 1744, de se rendre aux Trois-Rivières, à Saint-François, à Sorel, à Chambly, au lac Champlain et dans le gouvernement de Montréal, pour y visiter les forêts et trouver le bois convenable. M. Levasseur fit ce voyage en février et mars 1744.⁽³⁴⁾

Dans sa lettre à M. Levasseur du 11 avril 1743, le président du Conseil de Marine disait: « Suivant ce que MM. Beauharnois et Hocquart m'ont écrit par rapport à la construction du vaisseau *le Caribou*, et par ce que vous m'en avez marqué, j'ai lieu de croire qu'il pourra être lancé à l'eau au printemps de l'année prochaine; et c'est dans cette confiance que j'ai donné les ordres nécessaires pour faire passer dès cette année dans la colonie ce qui reste à envoyer de ces agrès avec son artillerie et une partie de son équipage qui travaillera par avance à la préparation de ses manoeuvres. Je vous recommande de ne rien négliger pour accélérer la fin de la construction de ce vaisseau afin qu'il n'y ait point de retardement à son départ. »⁽³⁵⁾

Lettre du président du Conseil de Marine à MM. de Beauharnois et Hocquart, 17 mars 1744:

« J'ai été bien aise d'apprendre que le nommé Baron et ses enfants avaient satisfait à la fourniture des bois de chêne et de pin nécessaires pour achever la construction du vaisseau *le Caribou* et pour commencer celle de la frégate *le Castor*, et sur ce que vous me mar-

(33) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 78.

(34) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 32.

(35) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 78-I.

quez de l'attention qu'on a eue à rebuter dans les recettes qu'en a faites de ces bois tous ceux qui se sont trouvés viciés. Il y a apparence qu'on éprouvera pas les mêmes pertes qu'on a essayées dans les fournitures qui avaient été faites pour la construction de la flûte *le Canada*, car sur les dépenses de cette construction comparées sur prix des fournitures ont dû me faire juger qu'il devait s'être trouvé des déchets considérables sur les bois.

« La voie de l'entreprise pour les fournitures de cette espèce est sans doute la plus convenable à tous égards et j'explique mes intentions en particulier sur cela à M. Hocquart.

« Il est fâcheux que le compte que le sieur Levasseur a rendu des avantages qu'on peut retirer de la pinière de pins rouges que le sieur Barn avait découverte du côté de Châteauguay ne réponde pas à ce que cet entrepreneur en avait fait espérer. Quoiqu'il en soit, les mâtures de cette espèce se trouvaient propres pour le service, et les mâts de pin gris, suivant ce que vous en dites, ne devant pas être d'une aussi bonne qualité, il est fort à désirer que la colonie puisse se trouver en état d'en fournir. »⁽³⁶⁾

Lettre du président du Conseil de Marine à M. Hocquart, 13 mars 1744. Il l'informe que cent quatre hommes ont été levés à Brest pour former l'équipage du *Caribou* et que ces matelots doivent partir incessamment pour Québec. *Le Caribou* devra partir pour Louisbourg, aussitôt équipé, sous le commandement du sieur Le Gardeur de Beauvais.⁽³⁷⁾

Lettre du président du Conseil de Marine à M. Hocquart, 24 mars 1744:

« Vous avez vu par mes dépêches du 13 de ce mois que le vaisseau *le Caribou* devant être armé en guerre et son armement devant être perfectionné à Louisbourg, le sieur de Beauvais doit être chargé de l'y conduire, et que dans le cas où il ne serait pas de retour à Québec lorsque ce vaisseau sera en état d'en partir, le Roi s'en rapporte

(36) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 78-1.

(37) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 78-1.

à vous et à M. de Beauharnois pour le choix d'un autre sujet pour ce commandement. J'ai appris avec plaisir que les munitions et les marchandises dont l'envoi a été fait dans la colonie pour la construction et l'armement de ce vaisseau se sont trouvées bien conditionnées. Celles que vous avez demandées pour la frégate *le Castor* avec son artillerie seront envoyées cette année, en sorte qu'au moyen des mesures que vous avez prises pour sa construction rien ne devra empêcher qu'elle ne parte de Québec au printemps de l'année prochaine. Son équipage sera formé suivant la situation ou se trouveront les affaires générales, mais il serait fort à souhaiter que la colonie pût se trouver en état de fournir à cette frégate le pain et les viandes nécessaires pour la campagne à laquelle elle sera destinée. C'est ce qui dépendra du succès qu'aura cette année la récolte des blés. »⁽³⁸⁾

Le Caribou fut lancé le 13 mai 1744. Le même jour, l'intendant Hocquart écrivait au président du Conseil de Marine:

« Le vaisseau *le Caribou* a été heureusement lancé à l'eau aujourd'hui à sept heures du matin, et ensuite conduit de la même marée en rade où il est actuellement mouillé; la mer avait seulement monté de quatorze pieds et demi, le vaisseau chargé de cent tonneaux de lest a tiré, étant à flot, 10 pieds trois pouces de l'avant et 12 pieds neuf pouces de l'arrière, il ne reste à faire que quelques ornemens dans les hauts de la poupe, les soutes et quelques aménagemments, ce qui s'exécutera en rade comme sur le chantier, il est prest à recevoir sa mâture, sa garniture et son artillerie.

« A l'égard du chargement, j'attends dans le courant de ce mois ou au plus tard dans les quinze premiers jours de juin, les bois qui doivent en composer la plus grande partie; si l'Equipage arrive bientôt, ce Vaisseau sera expédié en juillet; je crois que l'on en sera encore plus content à Brest qu'on ne l'a été à Rochefort de la flûte, *le Canada*.

« La quille, l'étrave, l'étambot avec son écusson et les princi-

(38) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 78-1.

paux couples du castor qui ont été façonnés et assemblés cet hiver seront mis la semaine prochaine sur le même chantier du *Caribou*. J'attends également dans ce mois-cy le restant des bois destinés pour cette frégate qui doivent descendre actuellement de Chateauguay et du Lac Champlain, ainsy qu'une grande partie de ceux qui doivent servir à la construction ordonnée d'un vaisseau de soixante canons. »⁽³⁹⁾

M. Le Gardeur de Beauvais n'étant pas de retour à Québec à la date de la mise à l'eau du *Caribou*, c'est M. Dubois qui fut chargé de conduire la nouvelle flûte à Louisbourg.

Du mémoire d'instruction remis à M. Dubois par l'intendant Hocquart, le 12 juillet 1744, nous détachons les ordres suivants: « Nous avons fait embarquer le nommé McKak, allemand de nation, homme extrêmement dangereux, qui passe pour espion des Anglais. Il est nécessaire de faire garder étroitement ce particulier à bord. Il convient même de le tenir aux fers, car on assure que cet homme serait capable du plus mauvais coup s'il était en liberté. Il le remettra à son arrivée à Louisbourg aux ordres de M. Duquesnel et Bigot auxquels nous en écrivons.

« Il remettra également aux ordres de ces Messieurs les deux particuliers qui ont été condamnés aux galères et que nous avons fait embarquer dans son vaisseau.

« A l'égard du nommé Guillaume Williams, c'est un déserteur anglais de la garnison de Chouaguen. Il le remettra aux ordres de M. Duquesnel.⁽⁴⁰⁾

Le Caribou servit pendant un certain temps à protéger les pêcheries du bas Saint-Laurent contre les incursions des Anglais. C'est à Louisbourg que M. Dubois remit le commandement du navire à M. de la Saussaye. Parmi les officiers du *Caribou* se trouvait un frère de l'intendant Bigot. Un jeune Canadien, M. Fleury de la Gorgendière, y servait comme élève.

(39) Archives du Canada, Correspondance générale, vol 81-2, p. 291.

(40) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 32.

D'une lettre du président du Conseil de Marine à M. Levasseur du 5 mars 1745, nous trouvons l'appréciation suivante du *Caribou*.

« *Le Caribou* a été trouvé bien construit et l'on a été également content de sa marche et de la façon dont il se comporte à la mer . . . Les aménagements du *Caribou* ne s'étant pas trouvés conformes à l'usage qu'on suit dans les ports, on a été obligé de les changer et pour éviter de pareilles dépenses à l'avenir j'ai fait faire un mémoire à ce sujet que j'envoie à M. Hocquart pour vous le remettre et auquel vous aurez soin de vous conformer. »⁽⁴¹⁾

En 1750, *le Caribou* était à Brest.

Le bois qui avait été employé pour la construction du *Caribou* était évidemment de très mauvaise qualité, puisque un peu plus de cinq ans après sa mise en service on était obligé de le mettre au rancart parce qu'il était déjà pourri.⁽⁴²⁾

LA FREGATE LE CASTOR

Comme les flûtes *le Canada* et *le Caribou*, les plans de la frégate *le Castor* furent dessinés à Québec par M. Levasseur.

Dès le 25 août 1742, il écrivait au président du Conseil de Marine: « Je travaille au plan de la frégate de 26 canons. Il sera prêt à être joint aux paquets de la colonie. J'espère que cette frégate sera tout aussi liée que les autres quoiqu'elle ne soit pas construite de chêne, et qu'elle aura quelque avantage sur elle du côté de l'allure. »⁽⁴³⁾

Lettre de MM. de Beauharnois et Hocquart au président du Conseil de Marine, 28 septembre 1752:

« Le sieur Levasseur vient de nous remettre le plan de la frégate dont vous avez ordonné la construction. Ce navire aura cent quinze pieds de longueur de l'étrave à l'étambot et trente-un pieds de largeur au maître ban. Les autres proportions sont marquées au bas du plan.

(41) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 81.

(42) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 89.

(43) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 78.

Elle portera vingt-six canons. Le gabari nous a paru convenable pour la marche et on pourra se servir de vingt-quatre avirons dans l'entrepont.

« Le maître charpentier que M. Hocquart a envoyé dans la forêt pour y exploiter les courbes destinées pour la flûte *le Caribou* n'est point encore de retour; à son arrivée, nous serons en état de vous informer du parti que nous aurons pris pour le bois tors à employer à la frégate (*le Castor*) et s'il conviendra de se servir de bois d'épinette ou de chêne blanc. »⁽⁴⁴⁾

A propos du *Castor*, le président du Conseil de Marine informait M. Levasseur le 11 avril 1743 qu'il ne devait plus être question de le construire en épinette, le roi ayant approuvé la proposition de MM. de Beauharnois et Hocquart de se servir de bois de chêne. »⁽⁴⁵⁾

Lettre de M. Levasseur au président du Conseil de Marine, 30 septembre 1742:

« J'ai remis à MM. de Beauharnois et Hocquart le plan d'une frégate de vingt-six canons dans sa batterie. Ce bâtiment aura cinq pieds d'entrepont, simplement pour coucher l'équipage et se servir d'avirons en cas de calme. Il pourrait prêter le côté à un vaisseau de cinquante canons dans une grosse mer. J'ai tâché d'en faire un bon voilier et Votre Grandeur décidera en voyant le plan. »⁽⁴⁶⁾

Comme pour les deux flûtes dont il avait dirigé la construction, M. Levasseur, pour obtenir le bois convenable à la complétion du *Castor*, dut se rendre dans les forêts des régions de Trois-Rivières, de Montréal et même du lac Champlain.⁽⁴⁷⁾

C'est *l'Heureuse Marie*, de Saint-Malo, capitaine Joseph Desquenty, qui amena à Québec l'équipage qui devait monter à bord du *Castor*. En faisant route vers Québec, *l'Heureuse Marie* eut la chance de prendre deux petits navires anglais. Il y eut une dispute assez longue entre les marins de *l'Heureuse Marie* et l'équipage du *Castor* à

(44) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 77.

(45) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 76-1.

(46) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 78.

(47) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 32.

propos de ces prises. Les uns et les autres s'attribuaient le mérite de ces captures et voulaient retirer les primes offertes par le gouvernement du Roi pour la capture de navires ennemis.

Le commandement du *Castor* fut d'abord confié au sieur Morpain, capitaine de port à Louisbourg. Mais, par suite de l'entreprise des Anglais sur Louisbourg, le sieur Dubois dut prendre le commandement du *Castor*.

Le *Castor* fut employé à protéger les pêcheries de l'île Royale.

C'est en 1747 que le *Castor* passa en France. Il était alors commandé par M. de Vignau.

En 1747, le *Castor* faisait partie de l'escadre de M. de l'Étendue, et livra combat à une frégate anglaise de 30 canons. Il eut les honneurs de la journée, mais quelques jours plus tard, il rencontra une frégate ennemie de 54 canons et, après un combat de huit heures, dut se rendre.

Plus tard, d'après M. Régis Roy, le *Castor* revint à la marine française. M. Roy suit le *Castor* jusqu'à l'année 1796, avec des fortunes diverses.

LA FREGATE LA MARTRE

Nous avons peu de renseignements sur la construction de la frégate *la Martre*. Nous savons cependant que c'est M. Levasseur qui en dessina les plans et en surveilla la construction. Peut-être fut-elle construite en même temps que le *Castor* dans le chantier de la rivière Saint-Charles.

Le 11 novembre 1746, M. Levasseur parlait au président du Conseil de Marine du *Carcajou* et de *la Martre*.

« J'ose toujours espérer sur vos bontés, disait-il, et je me flatte que les soins continuels que je me donne, joints à la construction du *Castor* et de celle de *la Martre* . . . Puis il ajoutait :

« Je viens de faire échouer cette dernière frégate dans la petite rivière Saint-Charles; le défaut d'agrès nous a contraint à cette opéra-

tion, mais les précautions que j'ai prises me font espérer qu'elle sera à l'abri des insultes des glaces et qu'elle n'en souffrira aucun dommage. »

Le président du Conseil de Marine répondit à M. Levasseur le 13 mars 1747 :

« Il est à souhaiter que le parti qu'on a été obligé de prendre d'échouer la frégate *la Martre* dans la rivière Saint-Charles pour l'y faire hiverner ne nuise point à ce bâtiment. J'ai pourvu au remplacement des agrès nécessaires pour son armement. »⁽⁴⁸⁾

Le 10 octobre 1747, l'intendant Hocquart écrivait au président du Conseil de Marine.

« Quelques précautions que j'aie pu prendre pour faire hiverner la frégate *la Martre* dans la rivière Saint-Charles, elle n'a pas laissé de souffrir, et le dommage qu'elle a reçu n'est pas à l'abri de l'oeil de connaisseurs, cependant, il n'est pas considérable, mais on s'aperçoit de quelque chose dans la conduite précinctes dont le peu qu'a contracter le navire, a dérangé le contour.

« Ce petit changement fait concevoir combien il eut été plus considérable si le navire eut été plus grand ».

Le 10 octobre 1747, M. Levasseur écrivait au président du *Conseil de Marine*.

« Je viens encore en dernier lieu d'inventer des varangues, des courbes de deux pièces à coulisses, que vous avez approuvées et dont je me sers quelque chose que j'ai pu dire. Je n'ai pu empêcher les officiers de *la Martre* d'y employer dix milliers de cordages pour bastingage; il est aisé de concevoir que ce poids sur le haut d'un aussi petit navire peut nuire à sa marche et même à porter la voile. Si j'eusse été le maître de ce navire, il aurait été à l'abri de ces inconvénients en ne bastinguant que les parties indispensables de cordages beaucoup plus forts et à moins de hauteur. »

Le 23 février 1748, le président du Conseil de Marine écrivait à M. Levasseur :

(48) Archives du Canada, Correspondance générale.

« Le sieur Dubois, qui a commandé la frégate *la Martre*, en a été fort content; et suivant le compte qu'il m'en a rendu j'ai lieu de juger qu'il lui a trouvé les qualités nécessaires à un bâtiment de cette espèce. »

LA CORVETTE *LE CARCAJOU*

Il est à peine question dans les lettres échangées entre le président du Conseil de Marine et M. Levasseur des corvettes construites dans le chantier du Roi à Québec. Le ministre estime-t-il ces petits navires trop peu importants pour s'en occuper?

Il est certain que deux et peut-être trois corvettes furent construites à Québec. Pour ce qui regarde la corvette *le Carcajou*, nous lisons dans le rapport d'un voyage de M. Levasseur fait au lac Champlain en février 1745:

« Journal du voyage que je viens de faire par ordre de Monsieur l'intendant dans le lac Champlain pour y visiter la pinière et les forêts de cyprès de la rivière Sénaranac et y faire couper les arbres nécessaires pour la mâture de la frégate *le Castor*, la corvette *le Carcajou* et d'une frégate de vingt-deux canons. »

Ceci indique bien que *le Carcajou* fut construit à Québec.

Il faut croire que *le Carcajou* était déjà assez avancé au printemps de 1745 puisque à l'automne de la même année *le Carcajou* porta en France les dépêches du gouverneur de la colonie.

LE VAISSEAU *LE SAINT-LAURENT*

Le Saint-Laurent fut le dernier vaisseau du roi construit dans le chantier de la rivière Saint-Charles d'après les plans et sous les ordres de M. Levasseur.

Dès le mois de janvier 1745, M. Levasseur se rendait à Sorel, à Chambly, puis au lac Champlain, pour y examiner les forêts et choisir le bois nécessaire.

En février 1746, M. Levasseur retournait au lac Champlain pour visiter le chantier de Joseph Corbin qui s'offrait à fournir le bois requis pour la construction du *Saint-Laurent*. En revenant du lac Champlain, il arrêta à Sorel pour y acheter cinquante plançons qui devaient entrer dans le bordage du *Saint-Laurent*.⁽⁴⁹⁾

Dans sa lettre au président du Conseil de Marine du 11 novembre 1746, M. Levasseur disait :

« Ce vaisseau *le Saint-Laurent* est en bois tors. Son premier pents est formé et il serait en partie bordé si M. l'intendant ne m'avait ôté tout le monde perdant du temps pour les employer à d'autres, ainsi ce vaisseau ne pourra être prêt qu'en 1748. »⁽⁵⁰⁾

Le 13 mars 1747, le président du Conseil de Marine écrivait à M. Levasseur :

« A l'égard du vaisseau *le Saint-Laurent*, j'envoie cette année dans la colonie ce qui manque d'agrès pour son armement, et M. Hocquart est informé des mesures qu'il a à prendre sur cela. »

Nous voyons par un ordre de M. Hocquart du 30 janvier 1748, que M. Levasseur devait se rendre à Sorel pour y faire exploiter des plançons de pin rouge pour bordage et quelques mâts de hune pour *le Saint-Laurent*. Ensuite, M. Levasseur avait ordre de pousser jusqu'au lac Champlain pour visiter les exploitations de bois qui s'y faisaient pour la construction des vaisseaux du roi.⁽⁵¹⁾

Lettre du président du Conseil de Marine à M. Hocquart, 25 janvier 1748 :

« Dans l'état où vous avez marqué que se trouvait la construction du vaisseau (*le Saint-Laurent*) il ne doit pas y avoir de difficulté à l'armer dès cette année. J'ai en conséquence pris les mesures nécessaires pour faire passer dans la colonie ce qui vous manque d'agrès avec l'artillerie et les autres choses que vous avez demandées pour cet armement. L'artillerie avec les poudres doivent être prises à Brest et

(49) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 34.

(50) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 86.

(51) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 35.

doivent être chargées sur deux navires malouins qui ont été frêtées pour porter l'équipage et dont le surplus du chargement sera uniquement composé de sel pour le compte du Roi. Les autres envois seront pris à Rochefort et ils partiront avec l'état-major sur la frégate *la Friponne*, la flûte *le Prince d'Orange* et un navire marchand de Bordeaux qui a été frété pour ces transports. Je compte que tous ces bâtiments seront en état de mettre à la voile du 20 au 25 du mois prochain.

Le 23 février 1748, le président du Conseil de Marine écrivait à M. Levasseur :

« Le vaisseau *le Saint-Laurent* devant se trouver en état d'être armé cette année, son état-major, son équipage et ce qui manque pour son armement seront envoyés dans la colonie. Je compte que vous concurrez à accélérer son expédition en tout ce qui pourra dépendre de vous. »

Le Saint-Laurent fut mis à l'eau le 13 juin 1748. M. Hocquart en informait le président du Conseil de Marine par sa lettre du 17 août 1748 : « *Le Saint-Laurent* a été mis à l'eau le 13 juin. Il est actuellement en rade et nous comptons le faire partir du 15 au 20 octobre prochain au plus tard. M. Hocquart a heureusement trouvé chez les marchands assez d'agres et de munitions en remplacement de ce qui a été pris sur *le Tourny*.⁽⁵²⁾

Le 18 avril 1749, le président du Conseil de Marine écrivait à l'intendant Bigot :

« Vous aurez appris que le vaisseau *le Saint-Laurent* est arrivé à Brest sans accident. M. de Tilly qui l'a commandé lui a trouvé toutes les qualités qu'on peut désirer dans un pareil bâtiment. Mais dans la visite qui en a été ensuite faite dans le port, on a remarqué quelques défauts dans sa construction ainsi que dans son établissement.

« On a d'abord observé qu'il n'a point assez de capacité pour naviguer avec quatre pieds six pouces de batterie et six mois de vivres, et qu'il lui manque au moins cent tx pour cela.

(52) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 91.

« On a trouvé que les baux sont trop espacés dans les deux ponts, et qu'on a employé qu'une seule virure de serrebanquière dans le premier de ces ponts quoiqu'il en fallut au moins cinq. On a d'ailleurs prétendu qu'il est trop faible d'échantillon n'ayant d'épaisseur de membres par le travers de la première batterie que huit pouces quatre ligne au lieu de neuf pouces qu'il devrait avoir au moins.

« Par rapport aux établissements, on a trouvé les soutes à pain trop petites et celles à poudre trop hautes et trop grandes.

« Enfin, les galeries ont été reconnues trop larges de quatre pouces de chaque côté, ce qui a contribué à diminuer les soutes à pain. Vous aurez soin de communiquer ces observations au sieur Levasseur afin qu'il puisse en faire usage dans la construction ainsi que dans l'établissement du vaisseau *l'Original*.

« Mais ces défauts dans la construction du *Saint-Laurent* ne sont pas ce qu'il y a de plus inquiétant. *Le Carillon* ayant été destiné à aller à la mer, il n'a pas été possible de l'armer, une partie des baux et même quelques membres ayant été trouvés pourris au point qu'on a proposé de le démolir. Il serait bien fâcheux que le *Saint-Laurent* eût été construit avec des bois d'une aussi mauvaise qualité et qu'on en employât de semblables à *l'Original* et au vaisseau de 72 canons dont la construction a été ordonnée et de laquelle je vous parlerai dans la suite de cette dépêche. Vous sentirez aisément combien cela mérite attention. Ce n'est qu'en 1744 que *le Caribou* a été armé, il s'est trouvé pourri cinq ans après et s'il devait en être de même des autres, ils ne paieraient pas la main-d'oeuvre qu'ils auraient coûté. J'attendrai le résultat des observations qu'il convient que vous fassiez sur la qualité des bois qu'on emploie, et pour vous instruire de celui de la visite du *Caribou*, je vous envoie une copie du procès-verbal qui en a été remis. ⁽⁵³⁾ »

Le 4 mai 1749, le président du Conseil de Marine faisait part à M. Levasseur de quelques autres défauts trouvés dans le *Saint-Lau-*

(53) Archives du Canada, Ordres du roi.

rent: « Il a été fait des observations sur la construction et les aménagements du vaisseau *le Saint-Laurent*. Il en a pareillement été faits sur le plan que vous avez envoyé du vaisseau de 72 canons qui doit être construit à Québec, et M. Bigot à qui j'en ai fait part vous les communiquera afin que vous en fassiez l'usage convenable. Les observations les plus intéressantes sont celles que présente la qualité des bois employés à la construction des vaisseaux *le Caribou* et *le Saint-Laurent*. M. Bigot vous fera part de ce qui lui a été écrit sur cela et il est bien à désirer que ces observations puissent être détruites. »⁽⁵⁴⁾

Le 20 juillet 1757, M. de Vaudreuil annonce au ministre l'arrivée à Québec du vaisseau du roi *le Saint-Laurent*.

L'ORIGINAL

La chanson populaire parle d'un petit navire qui n'avait jamais navigué. Celui-ci pourtant assez grand ne navigua jamais, puisqu'il se brisa en prenant la mer.

Le 11 novembre 1746, M. Levasseur écrivait au président du Conseil de Marine:

« J'attends vos ordres pour faire le plan du vaisseau de soixante canons dont on coupe le bois. *Le Saint-Laurent* ne pouvant pas être bien avancé sur le chantier, nous serons obligés de faire pendant l'hiver de 1747 les coupes de l'autre vaisseau afin d'occuper nos ouvriers qui se disperseraient et nous le monterons le printemps d'ensuite sur un des chantiers du Cul-de-Sac qui seront finis l'année prochaine dans l'automne. »⁽⁵⁵⁾

Lettre du président du Conseil de Marine à M. Hocquart, 23 janvier 1748:

« C'est avec raison que vous avez pensé que la construction du *Saint-Laurent* finie, il faudrait travailler à celle dont je vous avais déjà parlé d'un second vaisseau de la même forme, et il est bon que vous

(54) Archives du Canada, Correspondance générale.

(55) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 86.

ayiez pris les mesures convenables pour assurer la fourniture des bois dont on aura besoin pour ce vaisseau. Le Roi souhaite même que vous accélériez sa construction de façon qu'on puisse l'armer l'année prochaine si cela est possible afin d'en mettre tout de suite un troisième sur le chantier. Il faut d'ailleurs ménager les bois qu'on exploite afin que quand on aura rassemblé des échantillons convenables à des frégates on puisse les employer à des constructions de cette espèce et comme il pourrait convenir au service que le troisième vaisseau puisse porter 70 canons, ayez agréable d'en faire faire le plan par le sieur Levasseur et de me l'envoyer. »⁽⁵⁶⁾

Le 23 février 1748, le président du Conseil de Marine écrivait à M. Levasseur :

« A l'égard du vaisseau de la même force que vous devez construire tout de suite et que le roi a nommé *l'Orignal*, je ne doute pas que vous ne soyez en état de le commencer de bonne heure cette année sur le nouveau chantier. »⁽⁵⁷⁾

Au mois de janvier 1749, M. Levasseur reprenait la route de Sorel, Chambly et du lac Champlain pour y choisir le bois nécessaire à la construction de *l'Orignal*. A Sorel, il devait acheter des plançons de pin rouge pour les bordages. A Chambly, il espérait trouver les bois nécessaires pour la mâture; au lac Champlain, M. Levasseur devait faire marché avec le sieur Corbin pour faire descendre à Québec les bois de chêne qui devaient entrer dans la construction de *l'Orignal*.

Les instructions écrites de l'intendant Bigot lui recommandaient de marquer les jeunes arbres qui plus tard pourraient servir aux chantiers du Roi.⁽⁵⁸⁾

L'année suivante, en janvier 1750, M. Levasseur se rendit encore dans les forêts du lac Champlain pour y faire couper les pins rouges et les cyprès nécessaires à la construction de *l'Orignal*.⁽⁵⁹⁾

(56) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 87.

(57) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 87.

(58) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 37.

(59) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 38.

L'Original fut mis à l'eau le 2 septembre 1750. M. Levasseur avait-il pris toutes les précautions d'usage pour le lancement de ce vaisseau. Il faut croire que non puisque *l'Original* alla s'échouer sur un ban de rochers, au dessous du cap aux Diamants.

Dans leur lettre du 1er octobre 1750, MM. de la Jonquière et Bigot disaient au ministre :

« C'est avec bien de la douleur que nous avons l'honneur de vous faire part de la perte du vaisseau du roi *l'Original*.

« Il fut lancé à l'eau le 2 septembre dernier, on avait pris la précaution de mouiller deux grosses ancrs au milieu de la rivière où l'on avait destiné son mouillage et le bout de ses câbles était dans une gabarre, sur lesquels étaient amarrés trois grelins épissés ensemble dont le bout était à bord du vaisseau et qu'on devait abraquer en le lançant.

« Comme le flot était encore assez fort, malgré que la marrée ait commencé à baisser, et qu'il emportait ses grelins, on avait mis deux grosses chaloupes pour le soutenir, de crainte qu'ils ne prissent quelques ancrs perdues, ce qui occasionna au maître d'équipage de prendre des tours avec ces grelins sur un corps mort placé au bord du quai, afin de le tenir raide, dans la crainte qu'il ne fatiguât le vaisseau, lequel étant parti plus tôt qu'on ne s'y attendait, ayant fait sauter trois clefs des côtés, le maître n'eut pas le temps de décapeler les dits corps morts de sorte que ce vaisseau se trouvant lancé à l'eau et ayant un grand air rompit le grelin qui était amarré à bord et tenu sur le corps mort. Outre cette précaution qu'on avait prise, on avait fait remettre dans une chaloupe une ancre à touer avec un grelin pour la porter au vaisseau aussitôt qu'il serait lancé; mais le courant et un petit vent de N.-E., lui faisant faire plus de chemin que la chaloupe pouvait en faire avec ses rames, elle ne put le joindre que lorsqu'il fut échoué sur un ban de rochers au-dessous du cap aux Diamants.

« Nous y accourâmes tous, Monseigneur, avec les chaloupes et canots de la rade, pour tâcher de le retirer, mais l'eau ayant déjà baissé

à terre d'un pied, quoique le courant montait encore au milieu de la rivière, tous nos efforts furent inutiles.

« Vous pouvez bien être persuadé, Monseigneur, qu'on mit en usage toutes les manoeuvres pour y réussir, mais vainement.

« Au flot de l'après-midi, on recommença à travailler. Nous aperçumes a demi-flot qu'il était crevé, se remplissant d'eau avec force.

« Le lendemain, on y retourna à la pointe du jour, on tenta toutes les manoeuvres praticables pour le retirer et toujours inutilement. A basse mer, l'après-dîner, on vit le mal si grand, son étambot et sa quille étant séparés de plus de douze pieds de long, que nous prîmes le parti d'assembler un conseil de construction pour le lendemain.

« Comme tous les efforts tentés pour sauver *l'Original* étaient inutiles, un conseil de construction fut assemblé et le vaisseau du roi fut condamné à être dépecé, faute de pontons et d'appareux nécessaires pour le transporter en un lieu sûr afin de le réparer. »

Levasseur fut blâmé par le ministre pour sa négligence sur le lancement de *l'Original*.

LE VAISSEAU DU ROI *L'ALGONQUIN*

Un ordre de l'intendant Bigot du 9 octobre 1750 nous fait savoir d'où fut tiré le bois qui servit à la construction du vaisseau du roi *l'Algonquin*. Il est ordonné à Joseph Corbin, maître charpentier entretenu, de partir incessamment avec les charpentiers et bûcheurs que nous lui avons adjoints pour se rendre à la rivière Chazy, dans le lac Champlain, et aux environs pour y faire l'exploitation des bois nécessaires pour achever la construction du vaisseau du Roi *l'Algonquin* et pour la construction d'une frégate de trente canons, suivant les états qui lui ont été remis.

« En passant à Chambly, il examinera si les pièces de chêne qu'il

a fait tirer de l'eau sont en sûreté et si elles ne courent point de risques pour le printemps prochain.

« Lorsqu'il aura établi ses chantiers à la rivière Chazy et aux environs, il ira à la pinière de la rivière Sanaranac y faire faire les chemins pour en tirer cet hiver les mâts qui y seront coupés. »⁽⁶⁰⁾

Le président du Conseil de Marine écrivait à M. Levasseur le 30 juin 1753 :

« J'espère que l'équipage destiné pour le vaisseau *l'Algonquin* sera arrivé assez tôt avec son état-major à Québec pour que ce vaisseau puisse être expédié cet été pour venir en France. J'ai fait envoyer avec cet équipage tout ce qui avait été demandé pour son armement, et M. Bigot vous aura donné ses ordres tant pour les opérations à faire à cet égard que pour la démolition du navire *le Tigre*, en conséquence de ceux que je lui ai donnés sur ces deux objets. J'espère que tout se sera passé sans accident. La malheureuse perte de *l'Orignal* doit rendre tout le monde plus attentif, et je suis bien persuadé que de votre part vous aurez pris toutes les précautions qui auront dépendu de vous. »⁽⁶¹⁾

LA FREGATE *L'ABENAQUISE*

Après *l'Algonquin* ce fut au tour de *l'Abénaquise* à être mise en chantier. Le Roi et ses ministres n'oubliaient pas les fidèles alliés de la France et c'est en l'honneur des tribus algonquine et abénaquise que ces deux vaisseaux reçurent leur nom.

Le 1er novembre 1756, M. Levasseur écrivait au président du Conseil de Marine :

« J'ai mis à l'eau la frégate *l'Abénaquise* avec tout le succès possible. J'espère qu'elle aura tous les avantages désirables et qu'elle répondra à ce qu'on en attend. Cependant la grosseur du lest dont est

(60) Archives de la province de Québec, *Ordonnances des Intendants*, vol. 38.

(61) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 97.

composé son arrimage tenant beaucoup d'encombrement sans avoir de poids pourrait diminuer la force de son côté. »⁽⁶²⁾

Le 10 novembre 1756, le gouverneur de Vaudreuil informe le ministre qu'il a donné le commandement de *l'Abénaquise* à M. Pellegrin, capitaine en second du port de Québec.

L'Abénaquise avait pour commandant en 1756, le sieur Gervais. En 1758, elle est commandée par M. Macarty.

LA FREGATE LA QUÉBEC

C'est par une délicate attention du président du Conseil de Marine que la frégate qui fut mise en chantier à Québec après la construction de *l'Abénaquise* reçut le nom de la capitale de la Nouvelle-France.

Le 1er novembre 1756, M. Levasseur écrivait au président du Conseil de Marine:

« J'ai mis sur le même chantier (le chantier de *l'Abénaquise*) la frégate *la Québec*. Les différents ouvrages qu'occasionnent les circonstances présentes ne me permettent pas de décider dans quel temps elle pourra être finie. J'apporterai à cette construction tous les soins dont je suis capable et ferai mes efforts pour répondre à la confiance que vous voulez bien m'accorder.

« Lorsque la construction de ces deux frégates (*l'Abénaquise* et *la Québec*) fut décidée par un conseil de construction que les bois en seraient mis sous un hangar pendant deux ans, afin de voir si cette précaution les ferait durer davantage, mais ce hangar ayant été employé à d'autres usages ces bois sont restés exposés aux injures des temps, et les neiges n'ont pas peu contribué à en altérer la qualité à quoi il était question de remédier. Ainsi il est à craindre que ces frégates ne tombent dans le même inconvénient que les autres vaisseaux que j'ai construits, malgré les soins exacts que je me suis donné pour le choix des pièces, et les précautions de laisser du jour dans tous les as-

(62) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 101.

semblables. Je proposai aussi alors de faire l'essai des chênes de la rivière aux Sables où ces bois sont de meilleure qualité et situés sur des côteaux, le pied dans le sable mais rien n'a encore été décidé à cet égard. »

Le 1er novembre 1757, nouvelle lettre de M. Levasseur au président du Conseil de Marine:

« La situation présente de la colonie ne me permet pas de pousser les travaux avec autant de vigueur qu'il serait possible de le faire sans cette circonstance. Monsieur l'intendant avait d'abord décidé de mettre la frégate *la Québec* en état de passer en France l'automne prochain, mais il vient de changer d'avis par les considérations suivantes. Partie des bois de cette frégate ayant été employés à d'autres travaux, ceux qu'on exploite présentement pour les remplacer se trouveraient tout frais coupés. D'ailleurs, les mouvements du printemps prochain exigeant beaucoup de charbatiers, il ne serait pas possible de finir ce bâtiment sans ce secours, c'est ce qui l'a décidé à prolonger cette expédition. »⁽⁶³⁾

Le 30 octobre 1758, M. Levasseur écrit au président du Conseil de Marine:

« La frégate *la Québec* dont le premier pont est à sa ligne de flottaison et qui portera trente canons de douze sur son second est prête à recevoir ses précinctes, son premier pont étant entièrement fini ainsi que sa calle qui est porquée et son second, ses fourrures de gouttière en place.

« Nous avons été obligés d'abandonner cette construction et de jeter notre monde partie dans le lac Ontario où le sieur Cressé, sous-constructeur, est allé construire sur les plans que je lui ai remis deux goélettes portant dix canons de douze. Le reste est dans le lac Champlain où mon fils construit quatre chébecs de six canons de quatre portant en plus deux canons de douze en coursiers. »⁽⁶⁴⁾

(63) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 102.

(64) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 103-2.

Léon Guérin, dans son *Histoire maritime de France*, raconte au long une rencontre qui eut lieu en 1779 dans les mers européennes entre la frégate française *la Surveillante* et le navire de guerre anglais *Québec*. Ce combat se termina à l'avantage de *la Surveillante*. On a affirmé que la frégate anglaise *Québec* était le navire *Québec* mis en chantier à Québec en 1756. Dans ce cas, il faudrait croire que *la Québec* était tombée aux mains des Anglais. En tout cas, M. Régis Roy signale qu'en 1793 la frégate *Québec* était commandée par le contre-amiral John Macbride. M. Roy prétend que *la Québec* existait encore en 1797. C'est un âge assez vieux pour un navire en bois. Ne serait-il pas plus juste de croire que la frégate anglaise *Québec* n'avait aucun rapport avec la frégate du même nom construite dans le chantier du Roi de Québec en 1746?

LA FLÛTE L'OUTARDE

On cru que la flûte *l'Outarde* à cause de son nom bien canadien avait été construite dans le chantier du Roi de Québec. Nous croyons qu'on a fait erreur. Les lettres du président du Conseil de Marine pas plus que celles du gouverneur, de l'intendant ou de M. Levasseur, ne parlent de la construction de la flûte *l'Outarde* à Québec.

L'Outarde fit plusieurs voyages à l'île Royale, en Acadie et à Québec. Cette flûte semble avoir protégé les communications entre la France et l'Acadie pendant quelques années.

Le 14 juin 1755, le président du Conseil de Marine informait le comte de Vaudreuil, qui lui avait demandé le commandement de la flûte *l'Outarde* pour son fils, qu'il ne pouvait se rendre à sa demande. *L'Outarde* était alors à l'île Royale.

En 1756, *l'Outarde* fit un ou deux voyages à Québec. Le 27 septembre 1756, le gouverneur de Vaudreuil envoyait ses paquets à la cour par *l'Outarde*. Cette flûte transporta par la même occasion plusieurs prisonniers de guerre en France.

Dans l'été de 1758, la présence de *l'Outarde* est signalée à Qué-

bec. Elle était alors commandée par un Canadien, M. Pinguet. Son acte de sépulture est enregistré à Québec, en septembre 1758.

En 1759, *l'Outarde* partit de France pour le Canada, mais retourna à son port d'attache pour ne pas être prise par la flotte anglaise qui croisait dans le bas-Saint-Laurent.

LE SAUVAGE

Voici encore un navire qu'on a dit avoir été construit dans le chantier du Roi de Québec. Sur quoi s'est-on appuyé? Aucune pièce documentaire ne laisse même entendre que *le Sauvage* fut construit à Québec. Nous serions plutôt porté à croire que *le Sauvage* sortait d'un chantier de France.

Le Sauvage fit toutefois plusieurs traversées de l'Atlantique. En 1756, *le Sauvage* fut un des navires qui amenèrent ici les troupes. Son commandant était alors M. de Montalais. A son voyage de retour en France à l'automne de 1756, *le Sauvage* portait les dépêches du gouverneur au ministre. Malheureusement, le navire fut capturé par les Anglais et conduits à Cork, en Irlande.

LE VAISSEAU DU ROI *LE RUBIS*

Le Rubis est un des vaisseaux du Roi dont il est fait mention le plus souvent dans les lettres échangées entre le gouverneur et l'intendant de la Nouvelle-France et les ministres du Roi. *Le Rubis* fit en effet plusieurs voyages entre la France et sa colonie du Canada.

Dès 1732, *le Rubis* fit le voyage de la Nouvelle-France.

En 1733, *le Rubis*, alors sous le commandement de M. de la Jonquière qui devait être plus tard gouverneur de la colonie, fit un nouveau voyage dans la colonie.

En 1738, on signale encore la présence du *Rubis* à Québec.

Au printemps de 1740, *le Rubis* partait de France avec un bon nombre de passagers pour le Canada. Le plus important de ces

passagers était Mgr de Lauberivière qui venait prendre possession du siège épiscopal de Québec. Une épidémie se déclara à bord du *Rubis* et quand il arriva au Pot-à-l'eau-de-vie, le Brandy Pot d'aujourd'hui, plus de 160 personnes étaient malades à son bord. Les matelots étaient si affaiblis que l'intendant Hocquart fut obligé d'envoyer un équipage d'occasion pour remonter le vaisseau jusqu'à Québec. Mgr de Lauberivière, qui s'était dévoué pour les malades, contracta le germe de la maladie et décéda le 20 août 1740, treize jours après son arrivée à Québec. Le commandant du *Rubis* était M. de la Saussaye.⁽⁶⁵⁾

Au cours du voyage que *le Rubis* fit à Québec au printemps de 1742, son commandant M. de Conteneuil était chargé de s'assurer d'un endroit où l'on pourrait mettre en hivernement les vaisseaux du Roi forcés de rester au Canada. On avait informé le président du Conseil de Marine qu'à une lieue et demie au-dessus de Québec se trouvait une anse propre à cet objet, pourvu que les roches qui en obstruaient l'entrée seraient enlevées.

En 1743, nouveau voyage *du Rubis* au Canada. Cette fois, il était commandé par M. de Rossel.

En 1745, *le Rubis* escorte les vaisseaux de commerce qui se rendent au Canada.

En 1747, *le Rubis* reprit la route du Saint-Laurent. Et c'est au cours de ce voyage qu'il fut question de le reconstruire dans le chantier du Cul-de-Sac, à Québec.

Le 13 mars 1747, le président du Conseil de Marine écrivait à M. Levasseur :

« M. Hocquart m'a informé de l'état où se trouvait le nouveau chantier de la basse-ville, et comme il ne paraît pas douteux qu'il ne puisse être fini de bonne heure cette année, j'ai pris le parti de faire passer le vaisseau *le Rubis* dans la colonie pour y être refondu. M. Hocquart vous expliquera les arrangements qu'il y a à prendre sur cela. »⁽⁶⁶⁾

(65) Le *B.R.H.* 1905, p. 299, a publié la liste complète des passagers et membres de l'équipage qui furent soignés à l'Hôtel-Dieu de Québec.

(66) Archives du Canada, Correspondance générale, vol. 85.

Le commandant du *Rubis* était alors M. Bigot de Lamothe, frère de François Bigot, qui, un peu plus tard, devait remplacer M. Hocquart comme intendant.

Le Rubis fut-il refondu ou reconstruit dans le chantier de Québec, comme le voulait le président du Conseil de Marine? La lettre de M. Levasseur, du 10 octobre 1747, informait le ministre que le chantier du Cul-de-Sac n'était pas encore terminé. Ceci prouve qu'à l'automne de 1747, *le Rubis* au lieu d'entrer dans le chantier de Québec repartit pour la France et que c'est dans un des ports de France qu'il fut reconstruit.

Pierre-Georges Roy